



⑯ Patentschrift
⑯ DE 33 35 937 C 2



⑯ Aktenzeichen: P 33 35 937.7-21
⑯ Anmeldetag: 4. 10. 83
⑯ Offenlegungstag: 18. 4. 85
⑯ Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 10. 10. 91

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑯ Patentinhaber:

Diehl GmbH & Co, 8500 Nürnberg, DE

⑯ Erfinder:

Steinborn, Wilhelm, 5630 Remscheid, DE

⑯ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:

DE 29 52 396 C2
DE-AS 16 05 509

⑯ Aufschiebestück für Gleiskettenglieder

Die Erfindung betrifft ein an der Unterseite eines Gleiskettengliedes aufschiebbares und mit dem Gleiskettenglied verriegelbares Aufschiebestück, das in sich gegenüberliegende Nuten in leistenförmigen Querrippen des Gleiskettengliedes eingreift, bis zu einem Anschlag einschiebbar ist und sich mittels eines federnden Verriegelungsorgans entgegengesetzt zur Aufschieberichtung an einem Ansatz des Gleiskettengliedes abstützt, und auf dessen Oberseite mittels einer Elastomer- oder Gummischicht ein Federblech befestigt ist, wobei das Aufschiebestück ein Verschleißteil aus Stahl aufweist.

Bei einem aus der DE-AS 16 05 509 bekannten Aufschiebestück der vorgenannten Art ist auf dessen der Fahrbahn zugekehrten Seite ein Laufpolster vorgesehen, das dazu dient, die Fahrbahn zu schonen. Statt mit einem Laufpolster kann die Unterseite des bekannten Aufschiebestückes auch mit aufgeschweißten Rippen versehen sein, die als Schnee- und Eisrechen dienen.

Bei einem aus der DE 29 52 396 C2 bekannten anderen Aufschiebestück ist ein als Verschleißteil dienendes Laufpolster seitlich mit Vorsprüngen versehen, die in Nuten des Gleiskettengliedes eingreifen. Diese Laufpolster bestehen aus Gummi.

im Gelände, insbesondere in abrasivem Gelände, wie beispielsweise Fels- oder Steinwüste, sind jedoch weder Laufpolster noch Schnee- oder Eisrechen verwendbar. Ein Laufpolster würde einem erheblichen Verschleiß unterliegen, während ein Schnee- oder Eisrechen infolge der hohen Belastung brechen würde. Es ist daher üblich, für einen derartigen Einsatzfall die Laufpolster bzw. die Schnee- und Eisrechen zu entfernen, so daß das Gleiskettenglied auf überstehenden Querrippen läuft. Dies führt aber zu einem sehr schnellen Verschleiß der Querrippen, da diese nur eine sehr geringe Aufstandsfläche aufweisen, und damit zu einem direkten Verschleiß der Gleiskettenglieder.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, die vorgenannten Nachteile zu vermeiden und ein Aufschiebestück der eingangs genannten Art so auszubilden, daß auch bei Fahrten in abrasivem Gelände nur ein geringer Verschleiß an dem Aufschiebestück auftritt.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß das Verschleißteil seitlich mit Vorsprüngen versehen ist, die in die Nuten des Gleiskettengliedes eingreifen, und daß die seitlichen Vorsprünge des Aufschiebestückes in der vertikalen Erstreckung der Nuten senkrecht zur Laufrichtung Spiel haben und in unbelastetem Zustand durch die Elastomer- oder Gummischicht gegen die Unterkanten der Nuten gepreßt werden.

Der durch die Erfindung erzielte Vorteil besteht insbesondere darin, daß die bereits erprobten und bewährten Gleiskettenglieder der eingangs genannten Art auch für den Einsatz auf abrasivem Boden verwendet werden können, da die Verschleißteile verhältnismäßig großflächig sind und die Bodenaufstandsflächen aus verschleißfestem Werkstoff bestehen.

Ein zusätzlicher Vorteil ergibt sich durch eine Federwirkung, die durch die Elastomer- oder Gummischicht zwischen dem Verschleißteil und dem Federblech herverufen wird und die überraschenderweise zu einem wesentlich ruhigeren Lauf der erfindungsgemäßen Kette führt.

Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen beschrieben.

Die Erfindung ist nachstehend anhand des in der

Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Es zeigt

Fig. 1 einen Längsschnitt durch ein Aufschiebestück für ein Gleiskettenglied;

Fig. 2 einen Schnitt nach der Linie II-II in Fig. 1.

Der Umriß des Gleiskettengliedes 1, auf dessen Unterseite das Aufschiebestück 2 aufgeschoben ist, ist durch dünne Linien angedeutet. Das Aufschiebestück 2 besteht aus einem Verschleißteil 3, auf dessen Oberseite mittels einer Elastomer- oder Gummischicht 4 ein Federblech 5 befestigt ist. Das Federblech 5 liegt mit seinen beiden Enden 6, deren Form der angrenzenden Kontur des Gleiskettengliedes 1 angepaßt ist, an dem Gleiskettenglied 1 an. Das Verschleißteil 3 ist seitlich mit Vorsprüngen 7 versehen, die in Nuten 8 des Gleiskettengliedes 1 eingreifen. Diese Nuten 8 sind gegenüberliegend in leistenförmigen Querrippen 16 des Gleiskettengliedes 1 angeordnet. Dabei ist das Aufschiebestück 2 bis zu einem an dem Gleiskettenglied 1 vorgesehenen Anschlag 9 aufgeschoben (vgl. Fig. 2). Ein federndes Verriegelungsorgan 10, das bei diesem Ausführungsbeispiel durch einen zungenartigen Streifen des Federblechs 5 gebildet ist, stützt sich entgegengesetzt der Aufschieberichtung 11 gegen einen Ansatz 12 des Gleiskettengliedes 1 ab (vgl. Fig. 2). Die Lauffläche 13 des Verschleißteils 3, die bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel profiliert ist, ist in den Bereichen 14 gehärtet.

Nach einer besonderen Ausbildung ist vorgesehen, daß die seitlichen Vorsprünge 7 des Aufschiebestücks 2 in der Breite der Nuten 8 Spiel haben und unbelastet durch die Elastomer- oder Gummischicht gegen die Unterkanten 15 der Nuten 8 gepreßt werden. Bei Belastung der Lauffläche 14 kann die Elastomer- oder Gummischicht 4 elastisch nachgeben, wodurch das Spiel der Vorsprünge 7 in den Nuten 8 ausgenutzt wird. Durch diese erfindungsgemäße Ausbildung des Aufschiebestücks 2 wird ein wesentlich ruhigerer Lauf gegenüber dem Fahren ohne Aufschiebestück erzielt.

Patentansprüche

1. An der Unterseite eines Gleiskettengliedes (1) aufschiebbares und mit dem Gleiskettenglied (1) verriegelbares Aufschiebestück (2), das in sich gegenüberliegende Nuten (8) in leistenförmigen Querrippen (16) des Gleiskettengliedes (1) eingreift, bis zu einem Anschlag (9) einschiebbar ist und sich mittels eines federnden Verriegelungsorgans (10) entgegengesetzt zur Aufschieberichtung an einem Ansatz (12) des Gleiskettengliedes (1) abstützt, und auf dessen Oberseite mittels einer Elastomer- oder Gummischicht (4) ein Federblech (5) befestigt ist, wobei das Aufschiebestück (2) ein Verschleißteil (3) aus Stahl aufweist, dadurch gekennzeichnet, daß das Verschleißteil (3) seitlich mit Vorsprüngen (7) versehen ist, die in die Nuten (8) des Gleiskettengliedes (1) eingreifen, und daß die seitlichen Vorsprünge (7) des Aufschiebestückes (2) in der vertikalen Erstreckung der Nuten (8) senkrecht zur Laufrichtung Spiel haben und in unbelastetem Zustand durch die Elastomer- oder Gummischicht (4) gegen die Unterkanten (15) der Nuten (8) gepreßt werden.

2. Aufschiebestück nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Lauffläche (14) des Verschleißteils (3) zum mindesten teilweise gehärtet ist.

3. Aufschiebestück nach Anspruch 1 oder 2, da-

durch gekennzeichnet, daß die Lauffläche (14) des
Verschleißteils (3) profiliert ist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

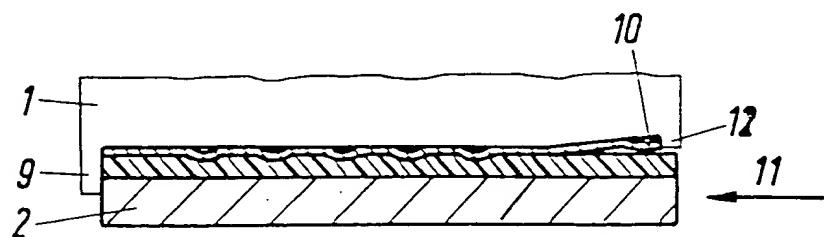
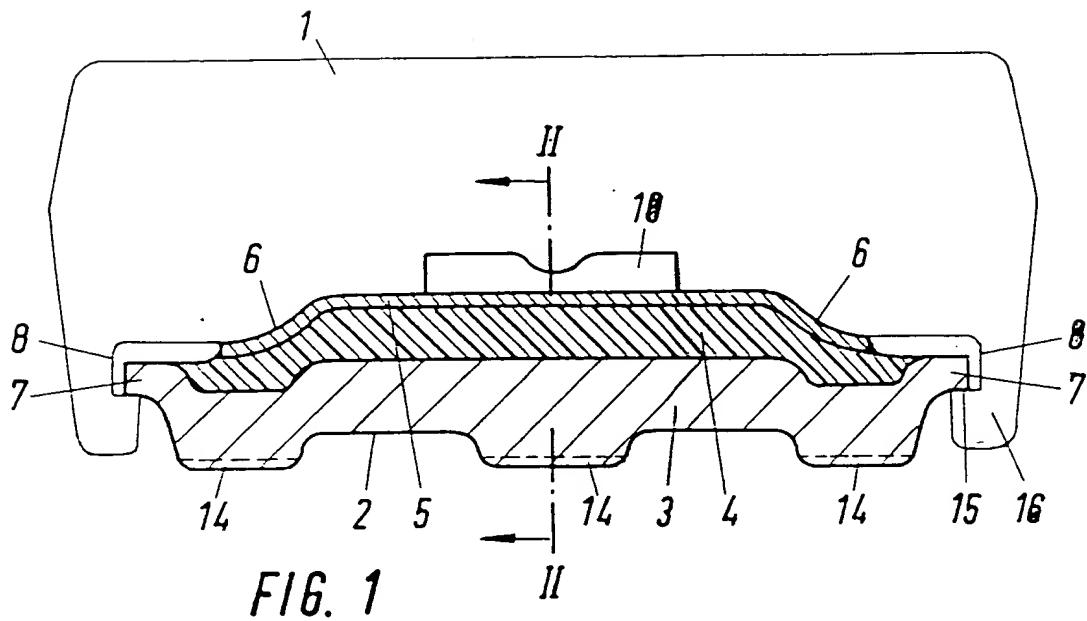


FIG. 2